



Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2017

Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit

Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua
A-osatehtävä



Liikenneviraston
tutkimuksia ja
selvityksiä

35/2017

Verkkojulkaisu pdf
(www.liikennevirasto.fi)
ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-441-2

Sisällysluettelo

Esipuhe

dia 3

1. Osatehtävän sisältö

dia 4-6

2. Työtavan ja prosessin kuvaus

dia 7-8

3. Esimerkkialueet

dia 9-19

4. Tunnistetut kehittämistarpeet

dia 20-28

5. Kehittämisehdotukset

dia 29-34

6. Toimintamalli asemaseututyössä

dia 35-42

7. Jatkotoimet

dia 44

Liite 1: Haastattelut

dia 45

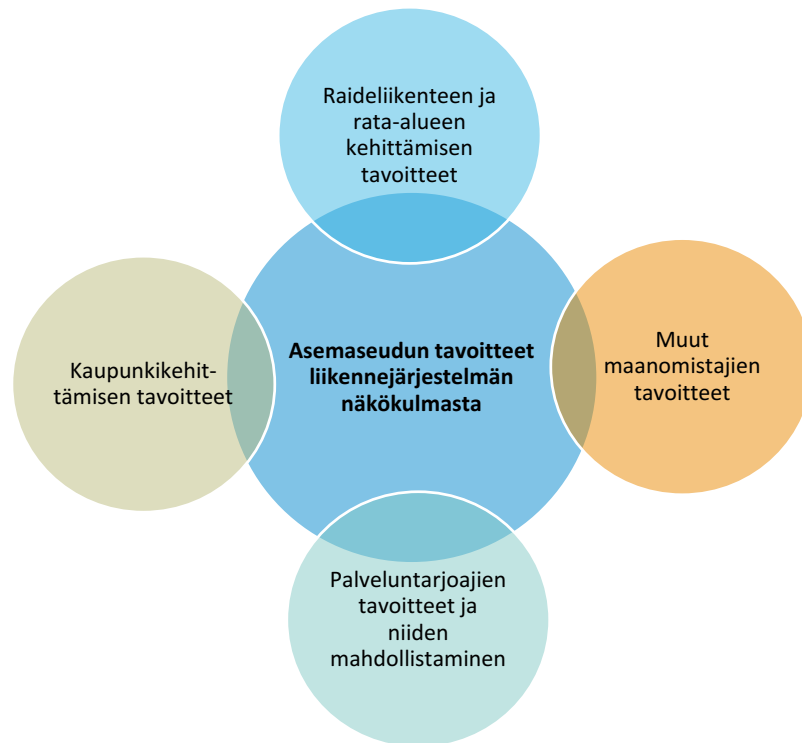
Esipuhe

Tässä **Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit** -selvityksessä on käsitelty asemaseututyön kehittämistarpeita ja laadittu ehdotuksia toimintamallien kehittämisestä. Työ on keskittynyt erityisesti Liikenneviraston ja kaupunkien yhteistoiminnan kehittämiseen. Tarkastelunäkökulmana on ollut asemaseudun liikennejärjestelmän näkökulma. Työskentelytapana on ollut ryhmähaastattelut kuudella esimerkkiseudulla sekä laaja työpaja, jonka pohjalta on asiantuntijatyönä tehty ehdotus tärkeimmistä toimintamallien kehittämistoimista.

Selvitys kuuluu A-osatehtävänä Liikenneviraston projektikonaisuuteen "Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua." Kokonaisuuden muut osat ovat **Maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö ja sen uudistaminen ratapiha- ja asemakeskusalueilla**, B-osa: 36/2017, **Matkaketjujen palvelutason kehittäminen kaukoliikenteen solmupisteissä**, C-osa: 37/2017 ja **Uusi lähestymistapa asemanseutuhankkeiden hallintaan**, D-osa: 38/2017.

Työn ohjausryhmään kuuluivat Anna Saarlo, Heidi Mäenpää ja Lari Teittinen Liikennevirastosta. Konsultteina työstä vastasivat Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy (pp), Susanna Kaitanen ja Teemu Jama, WSP Finland Oy sekä Atte Mantila, Linea Konsultit Oy.

Helsingissä elokuussa 2017
Liikennevirasto



1. Osatehtävän sisältö



Osatehtävän tausta

Tausta

Asemanseudut ovat kaupunkiseutujen tärkeimpiä liikennejärjestelmäsolmuja, jossa eri kulkutavat ja kuljetusmuodot kohtaavat. Asemista halutaan keskeisiä solmukohtia, alueensa keulakuvia ja vireitä palvelukeskittymiä. Asemaseutujen kehittämiseen liittyy tavoitteita matkustamisen helppoudesta raideliikenteen sujuvuudesta, kaupunkien keskustakehittämisestä ja palveluista sekä kestävästä liikkumisesta edistämistä.

Asemaseutujen kehittäminen on monialaista verkosto- ja suunnitteluyhteistyötä. Monitoimijaympäristössä yhteistyömallit vaativat jatkuvaa kehittämistä. Tämä kehittämisprojekti keskittyy toimintamalleihin ja –tapoihin sekä eri osapuolten tehtäviin asemanseutujen/ solmupaikkojen kehittämisessä. Keskeistä työssä on Liikenneviraston ja muiden yhteistyötahojen roolit, toimintamallit ja vaikutusmahdollisuudet asemanseudun kehittämistyön eri vaiheissa.

Kytkeytyminen yhteiseen kehittämisprojektiin

Tässä osatehtävässä **Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit, A-osa: 35/2017** asemanseudun kehittämisprosesseja tarkastellaan kokonaisuutena. Kehittäjäverkoston toimintamalleja ja prosesseja tarkastellaan ensisijaisesti Liikenneviraston näkökulmasta. Selvitys keskittyy Liikenneviraston ja kaupunkien väliseen toimintaan.

Maankäytön suunnitteluun ja maanomistuskysymyksiin pureudutaan tarkemmin selvityksessä **Maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö ja sen uudistaminen ratapiha- ja asemakeskusalueilla, B-osa: 36/2017**. Solmupisteiden palvelutason määrittelyä tarkastellaan projektikokonaisuuden kolmannessa osassa **Matkaketjujen palvelutason kehittäminen kaukoliikenteen solmupisteissä, C-osa: 37/2017**.

Senaatti-kiinteistöt on laatinut samaan aikaan asemaseutujen toimintamalleja koskevaa selvitystä omista lähtökohdistaan. Tässä selvityksessä **Uusi lähestymistapa asemanseutuhankkeiden hallintaan, D-osa: 38/2017** keskitytään Senaatin ja Liikenneviraston väliseen yhteistyöhön.



Osatehtävän tavoitteet

Työssä pohdittavat kysymykset

- Mitä Liikennevirastolta edellytetään ja odotetaan? Onko yhteistyötahoilla selkeää kuvaa Liikenneviraston reunaehdoista ja toiminnan rajoista?
 - Liikenneviraston roolina on mahdollistaa ja sovittaa yhteen toimia asemanseudulla ja rataverkolla, siten että se vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen ja tukee kestäväää liikkumista ja kuljettamista. Mitä "mahdollistaminen" tarkoittaa kunnan ja maakunnan näkökulmasta käytännössä?
 - Millaista yhteistyötä ja konkretiaa kunnat, kaupunkiseudut ja maakunnat odottavat?
- Miten liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät eri yhteistyösapuolten **tavoitteet** konkretisoituvat asemanseutujen/matkakeskusten kehittämissä?
- Mistä asioista voidaan sopia asemanseutujen suunnitteluun liittyen ja minkä tyyppisiä **sopimuksia** on käytössä kussakin suunnitteluvaiheessa?

Työn tavoitteet

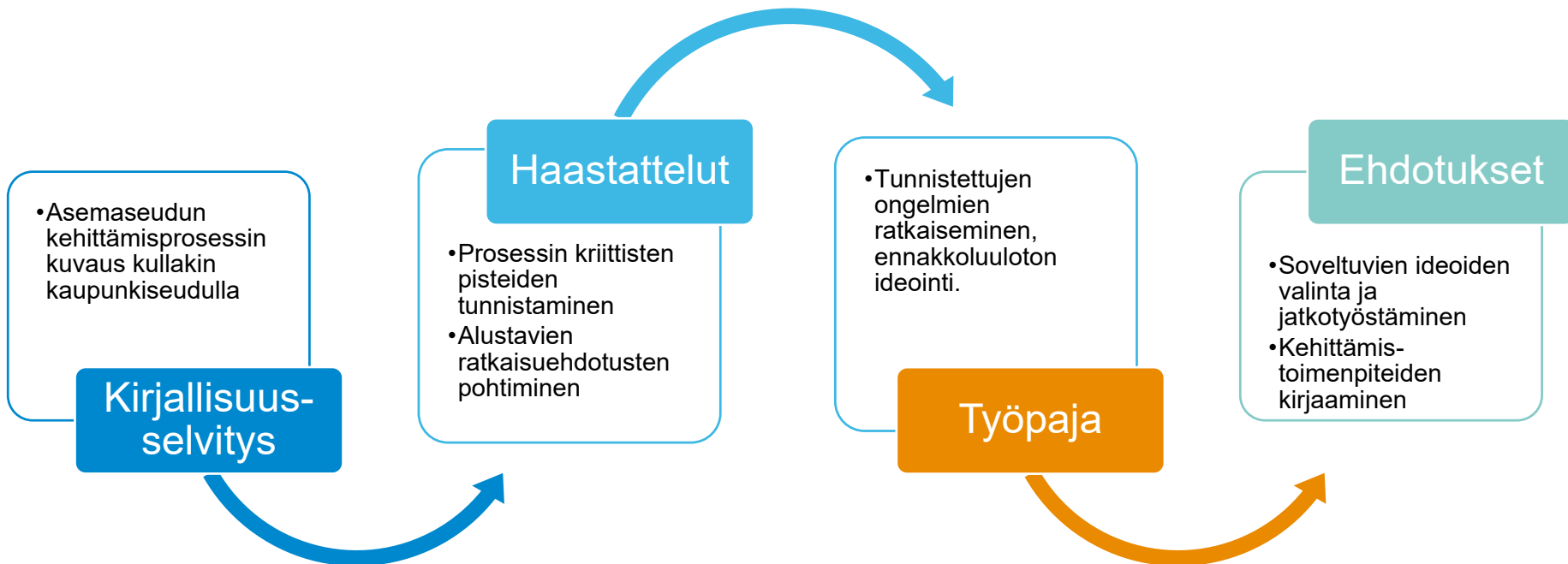
- Laatia esimerkkien pohjalta **toimintamallikuvaus** asemanseutujen ja solmupisteiden suunnitteluprosessista (Liikenneviraston näkökulma)
 - Perustella miten uusi malli ja prosessi tuottavat lisäarvoa asiakkaille ja sidosryhmille
- Laatia ehdotus asemanseudun tavoitteiksi liikennejärjestelmän näkökulmasta
 - Perustella miten uusi malli pystyisi paremmin edistämään liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden toteutumista

2. Työtapa ja prosessi



Työvaiheiden tavoitteet

Prosessi koostui neljästä työvaiheesta: kirjallisuusselvitys, haastattelut, työpaja ja konsultin ehdotukset



3. Esimerkkialueet

Kohdehaastattelut

- Työssä on tarkasteltu kuutta asemakaupunkia: Hämeenlinna, Joensuu, Kajaani, Lahti, Oulu ja Seinäjoki.
- Jokaisessa esimerkkikaupungissa pidettiin ryhmähaastattelut, joilla haettiin laajaa näkemystä asemanseudun kehittämisestä. Haastatteluihin osallistuneet henkilöt on listattu liitteeseen 1.

Haastatteluiden tavoitteena oli saada vastauksia mm. seuraaviin kysymyksiin:

- *Kuinka laajana asemanseudun kehittäminen nähdään alueellisesti?*
- *Mitkä ovat olleet kaupungin tavoitteet asemanseudun kehittämisessä ja missä tavoitteet on määritelty?*
- *Millaisia suunnitelmia/selvityksiä/toimenpiteitä on tehty? Miten ne suhteutuvat tavoitteisiin?*
- *Onko tavoitteita kohti edetty? Mitkä tavoitteet ovat (näyttävät olevat) saavuttamattomissa?*
- *Mikä asemanseudun kehittämisprosessissa on toiminut hyvin? Mikä ei ole toiminut (kipupisteet)?*
- *Kenen tulisi johtaa alueellista asemanseudun kehittämisprosessia ja miksi?*
- *Minkälaista yhteistyötä muiden seutujen vastaavien prosessien kanssa on tehty?*
- *Millaisia sopimuksia liittyy kuhunkin prosessin(suunnittelun) vaiheeseen?*
- *Mitä odotuksia kaupungilla on Liikennevirastolta?*

Vastauksia on käsitelty teemoittain kohdassa 4.





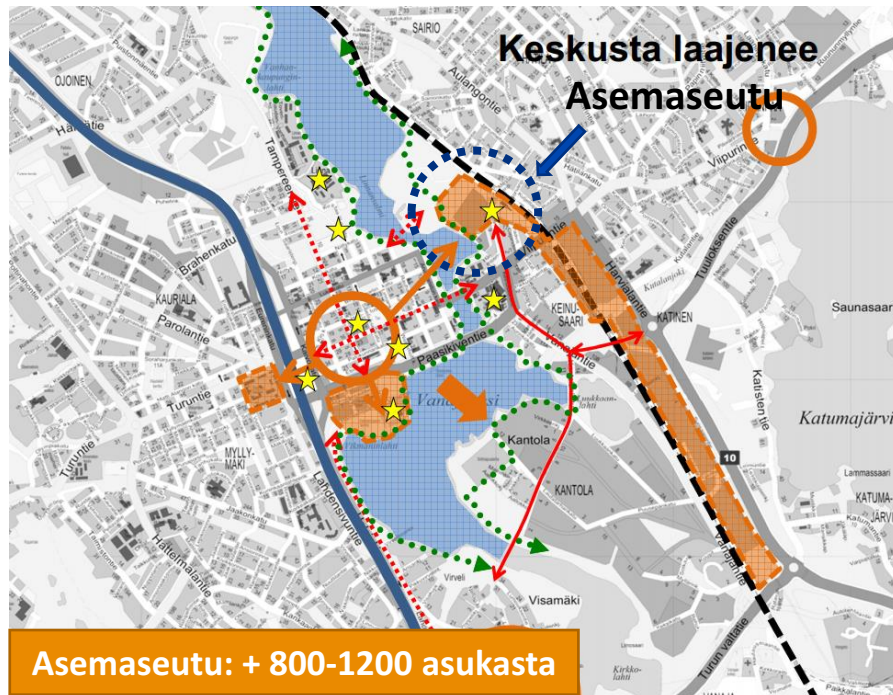
Hämeenlinna

Suunnittelutilanne

- Asema-alue on merkittävä osa keskustakehittämisen yleissuunnitelmaa. Keskustan laajentaminen on kaupungin keskeisin maankäytön tavoite.
- Arkkitehtuurikilpailu on pidetty 2014 ja uusi asemakaava on saanut lainvoiman 01/2017. Yleiskaava ja maakuntakaava ovat tekeillä.

Tavoitteet

- Rautatieympäristöstä on tavoitteena kehittää monipuolinen asumisen, palveluiden, älykkään liikenteen ja työpaikkojen keskittymä.
- Junaliikenteen palvelujen kehittäminen on osa kaupungin elinvoimaa. Tavoitteena tulevaisuudessa lisää raiteita tavarajä ja paikallisjunaliikenteen tarpeisiin.
- Tavoitteena matkaketjujen edistäminen (monipaikkaisuus, työpaikat ja asuminen) ja työntöon mahdollistaminen eri liikkumisen paikoissa osana Suomen kasvukäytävää.
- Kaupungilla halu siirtää puulastaustermiinaali pois, tavoitteena että asia otetaan huomioon maakuntakaavassa.





Joensuu



Suunnittelutilanne

- Joensuun ratapiha on teknisesti vanhentunut. Liikenneviraston ratapihan yleissuunnitelma on valmistunut vuonna 2013 ja ratasuunnitelma 02/2017. Asemanseudun asemakaavahankkeen valmistelu käynnistyi 2015, eteläinen osa erotettiin omaksi asemakaavan muutosehdotukseksi 02/2017. Asemakaavahankkeen päätavoitteina ovat ratapihan suunnittelu ja asuntojen rakentaminen.

Tavoitteet

- Tavoitteet määritettiin kiinteästi kaupungin strategiassa ja v. 2014 valmistuneessa visiossa "Symmetrinen kaupunki". 1. KASVU-sopimus v. 2013. Sopimuksella oli erityisesti näkyvyysvaikutusta ja merkitystä imagoille. Kaavoituksen ja yhteistoiminnan sopimus v. 2016.
- Asemanseutu on symmetrisen kaupungin keskiössä. Toiminnot tulee olla saavutettavissa. Liikenne ei saa olla liian keskeisessä roolissa, vaan yhteensovittuna muiden toimintojen kanssa. Huomioidaan mm. kaupunkimatkailu ja tapahtumat.
- Toivotaan jatkossa asiakkaan matkaketjujen parempaa huomioinnottamista.



Lähde: Radanvarren alue, Lahden kaupunki

Suunnittelutilanne

- Asemanseudun kehittämistä selvitetty vuodesta 2006. Ideakilpailu järjestettiin 2012. Asemakaavoitus alkoi nopeasti kilpailun jälkeen. MALPE-aiesopimus 2013, RAKLI ry:n kehittämisklinikka 2013–2014.
- Matkakeskus ja sen rakentaminen on vahvan poliittisen päätöksen tulos, sen pohjalta on voitu tehdä päätöksiä ja viedä asiaa eteenpäin. Matkakeskuksen ja keskustan kehittäminen ovat edenneet rinta rintaan.
- Kytkeytyy vahvasti vt 12:n siirtämiseen Uudelle Kehätielle, jonka osalta on tehty päätös rakentamista.

Tavoitteet

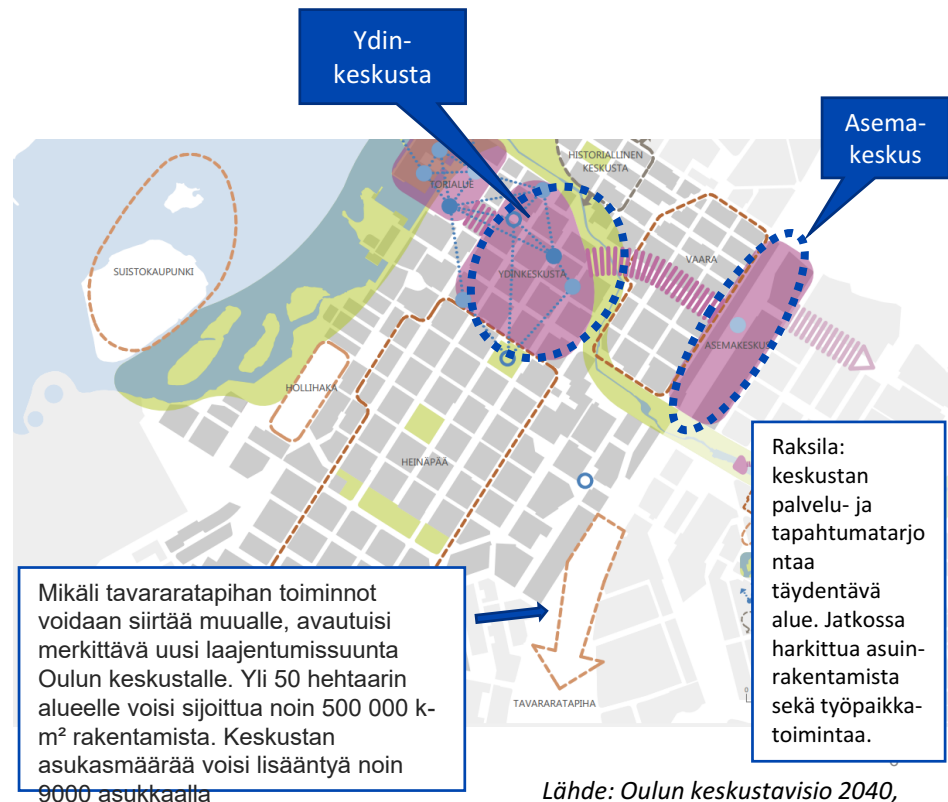
- Tavoitteena on asemanseudun maankäytön kehittäminen ja kytkeminen osaksi keskustaa. Tavoitteena on sekoittunut rakenne: asumista, toimistoja, palveluja.
- Tavoitteena on joukkoliikenteen käytön lisääminen.
- Asemaseudun kehittämisen tavoitteet on määritetty liikennejärjestelmätyössä.

Suunnittelutilanne

- Arkkitehtuurikilpailu v. 2016. Oulun keskustavisiossa 2016: asemakeskuksen alueen rakentaminen laajentaa ja monipuolistaa koko keskustaa.
- Oulun kaupunki määrittänyt asemanseudun suunnittelun tavoitteet alueen yhteissuunnittelun ohjausryhmässä, johon ovat kuuluneet lisäksi Liikennevirasto, Senaatti ja VR.

Tavoitteet

- Laadittu toiminnallinen konsepti, jonka tavoitteena on ollut tehdä Matkakeskuksesta joukkoliikenteen solmukohta, jossa on monipuolista maankäyttöä ja toimintoja.
- Kehittämisen tavoitteena on luoda alueelle monipuolinen liikenteen, työpaikkojen, palvelujen ja asumisen keskus. Liikenteellisesti aluetta kehitetään valtakunnalliseksi matkakeskukseksi matkustajien palvelutason parantamiseksi sekä alueen roolia Oulun julkisen liikenteen keskeisenä solmukohtana vahvistetaan. Tavoitteena on myös maankäytön merkittävä tehostaminen.



Lähde: Oulun keskustavisio 2040,



 Palveltava kohde
  Yhteystarpeet
  Toripysäköinti
  Liityntäpysäköinti

Lähde: Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma, Ehdotus matkustajien palvelukonseptiksi

Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit

Suunnittelutilanne

- Kaupunkistrategiassa 2013: Seinäjoen asema-alueen kokonaisvaltaisen kehittämisen lähtökohtana on keskusta-alueen ja asema-alueen tiivistäminen. SmartStation -projekti 2013, arkkitehtuurikilpailu 2015, Fiksu assa -kilpailu 2016, asemanseudun yleissuunnittelu 2017.
- Kaupungilla sekä alueen yrityksillä on paljon yhteisiä tavoitteita Seinäjoen asemanseudun kehittämiseen.

Tavoitteet

- Tavoitteet liittyvät kaupunkirakenteen tiivistämiseen, kaupunkikeskustan vetovoiman lisäämiseen, yritys- ja kehitystoiminnan uuden kasvualueen muodostamiseen, liikennesuunnitteluun ("Matkakeskus 2.0" -ajattelu) sekä kaupunkikuvaan.
- Tavoitteena on yhdistää radan jakamat kaupunginosat toisiinsa liikenteellisesti, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti ja saada kevyen liikenteen yhteys ratapihan poikki.



Liikenneviraston rooli ja tehtävät

Liikennevirastosta koskevan lain (862/2009) mukaan suoraan asemaseutujen kehittämistyöhön liittyviä Liikenneviraston tehtäviä ovat

- ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa
- vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta
- vastata ratojen suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta
- osallistua liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen
- kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta
- kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä
- varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Liikennevirasto osallistuu asemaseutujen kehittämistyöhön useissa eri rooleissa:

- valtakunnallisen liikennejärjestelmän, verkon ja liikenteen solmukohtien kehittäminen (asematoiminnot)
- rataverkon, ratojen, lisäraiteiden ja ratapihojen (raideliikenne ja radanpito) suunnittelu, kunnossapito, ylläpito ja rakentaminen
- rautatieliikenteen tarvitsemien järjestelmien sijoituspaikat (asetinlaitteet, sähkörata ja turvalaitteet)
- omistajahallinnassaan olevaa valtion kiinteistövarallisuuden kehittäminen Liikenneviraston ydintoimintoja varten ja edistämistehtävät muun kiinteistöomaisuuden keskittämisessä Senaatti-kiinteistöille.
- osallistuminen liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen kaikilla maankäytön suunnittelun tasoilla.



Senaatin ja VR:n roolit

Senaatti

- Valtion asiantuntijaorganisaatio: maanomistuksen kehittäminen ja aikataulutus.
- Valtioneuvoston laatimat maanluovutusperiaatteet ja tulostavoitteet.
- Valtio-omaisuudesta luopuminen avoimesti ja syrjimättömästi sekä valtion kokonaisedun varmistavalla tavalla.
- Tuottaa tilapalveluja ja niihin välittömästi liittyviä muita palveluja Liikelaitoslaissa tarkoitetuilla virastoille, laitoksille ja yksiköille sekä huolehtia hallinnassaan olevasta valtion kiinteistövarallisuudesta (laki valtion liikelaitoksista).
- Senaatin ja Liikenneviraston välillä on yhteistyösopimus kiinteistö- ja maankäyttöasioissa. Lisäksi tarkempia projektikohtaisia sopimuksia.

VR

- Osakeyhtiö, jolla useimmissa hankkeissa kaksi eri roolia: maanomistaja ja matkapalveluja tuottava. Näitä hoitavat eri henkilöt.
- Toiminta liiketaloudellisten periaatteiden mukaista.
- Matkapalveluja tuottavan VR:n tavoitteena lisätä junamatkustusta ja parantaa asiakaskokemusta.



Eri tavoitteiden tunnistus tahoittain

Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit -työn raami



4. Tunnistetut kehittämistarpeet



Kehittämistarpeet teemoittain

Tavoitteet

Eturistiriidat
Epäselvyydet

Resurssit

Aikaviiveet
Toteuttamisjärjestys

Työnjako

Projektin vetäjä
Vastuut

Osaaminen

Kuka tietää?
Toisilta oppiminen

Sopimukset

Johtavatko
sopimukset
konkretiaan?

Viestintä

Yhtenäisen
viestinnän puute



Tavoitteet

- Asemaseudun kehittämiseen liittyy useiden eri toimijoiden erityyppisiä tavoitteita: raideliikenteen ja rata-alueen, asemaseudun liikennejärjestelmän sekä kaupunkikehittämisen tavoitteita. Lisäksi osalla maanomistajista voi olla muita omia tavoitteita.
- Tavoitteista osa-alueittain (raideliikenne, liikennejärjestelmä, kaupunkikehittäminen) ollaan suhteellisen yksimielisiä. Ristiriitaisuuksia on sen sijaan eri tavoiteryhmien välillä.
- Raideliikenteen kehittämistavoitteiden toteuttamisen aikajänne ei ole tiedossa tai ei kohtaa liikennejärjestelmän tai kaupunkikehittämisen aikatauluja.
- Kaupunkikehittämisen tavoitteilla ei ole välttämättä lainkaan yhteenkytkentää raideliikenteen kehittämistavoitteisiin.
- Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteissa on epäselvä ja ratkaisematon vastuunjako.
- Maanomistajien tavoitteet voivat olla ”itsekkäitä”, eivätkä ne kohtaa muita tavoitteita. Pirstoutuneen maanomistuksen myötä maankäytön kysymykset jarruttavat liikennejärjestelmän ja kaupunkikehittämisen tavoitteiden toteuttamista.
- Haastavaa yrittää käsitellä eri tyyppisiä tavoitteita yhtenä ”asemaseudun kokonaisuutena”.
- Jos mukana on useita maanomistajia ja eri osapuolia, tavoitteiden kohtaaminen on erityisen haasteellista.
- Jo tavoitteiden asettelussa olisi tärkeää kytkeä mukaan vastuut nykyistä selkeämmin.
- Ongelmana on usein tavoitteiden vieminen suunnittelutasolle ja yksityiskohtiin vaikka yleisistä periaatteista oltaisiinkin samaa mieltä.
- Asiakasnäkökulma voi olla ristiriidassa toimijanäkökulman kanssa.
- Liikennevirastolta toivotaan valtakunnallisia linjauksia ja kehittämisperiaatteita tavoitteiden määrittelyn taustaksi.



Resurssit

- Liikennevirastolla on liian vähän resursseja suunnitteluun. Suunnitteluratkaisut viipyvät, joka hidastaa asemaseutujen kehittämistä kaupungeissa. Ratkaisujen viipyminen on kaupungeille isoin ongelma, koska kaupungeilla on asemanseutujen kehittämishalua.
 - Kaupungit ovat vetovastuussa maankäytön kehittämisestä, mutta kaavoitus ei etene, jos suunnitteluratkaisuja ei saada Liikennevirastolta.
- Liikennevirasto toimii taloudellisten resurssien kanssa hallituskausittain neljän vuoden sykleissä. Kyse on poliittisista päätöksistä. Tämän pidemmälle ei valtio pysty sitoutumaan.
- Suunnitteluratkaisut voivat olla asemanseutujen kaavoituksen kannalta erittäin tarpeellisia nyt, vaikka toteutus olisi vuosikymmenten päässä. Liikennevirastossa ei haluta laittaa suunnitteluun kiinni resursseja, jos toteutusresursseja ei ole näkyvissä. Myös liikenne- ja viestintäministeriö on neuvonut Liikennevirastoa, että kunnalle ei voida luvata hankkeen rahoitusta, jos se tapahtuu tosiasiaassa vasta esim. 30 vuoden päästä.
- Kaupungeilla ei ole välttämättä oikeaa tietoa Liikenneviraston resursseista ja reunaehdoista.
- Syrjäisemmät asemaseudut kokevat tulevansa helposti unohdetuksi valtakunnallisessa kehittämisessä.
- Liikennevirasto ei pysty riittävästi osallistumaan alueelliseen työhön. Puutteita on osallistumisessa ja resursoinnissa useiden asemanseutujen kohdalla. Ratakysymyksissä Liikenneviraston resursointi on parempi kuin liikennejärjestelmätason kysymyksissä.
- Alueilla on Liikenneviraston näkökulmasta pieniäkin asioita, jotka voisivat kuitenkin ratketessaan edistää paikallista kehittämistä suuresti. Pienet ratkaisut eivät näy pitkissä ja raskaissa prosesseissa.
- Liikenneviraston näkökulmasta kaupungit eivät tuo liikennejärjestelmäasioita tarpeeksi ajoissa Liikenneviraston tietoon. Olisi tärkeää löytää menettelyjä asioiden saamiseksi ajoissa eri osapuolten tietoon.



Työnjako

- Kunnille on epäselvää, mitkä asiat ovat Liikenneviraston vastuulla.
- Liikenneviraston vastuulla olevien asioiden koetaan etenevän hitaasti.
- Ongelmana eri tahojen vastuulla olevien velvollisuuksien hoitaminen ja vastuunjako rahoituskysymyksissä (esim. pysäköinti). Rahoitusvastuita ei ole selkeästi linjattu, tai ainakaan alueilla ei ole linjauksista tietoa.
- Mikä on VR:n tehtävä ja rooli?
- Asemanseuduilta voi puuttua matkaketjuista kokonaiskuva, jota ei välttämättä pystytä muodostamaan pelkästään yksittäisten liikennöitsijöiden osallistumisella. Matkaketjuilla tarvittaisiin kokoava taho tai valvoja, jota ei tällä hetkellä ole. VR on joissain paikoissa ainoa julkisen liikenteen edustaja.
- Asiakkaan matkaketju ei ole kenenkään hallussa → tarvittaisiin toimija yli kulkumuotojen business-periaatteella. Kuka vastaa matkaketjujen edistämisestä ja tuo mukaan käyttäjänäkökulman ja edunvalvonnan?
- Vastakkainasettelu kunta vs. valtio syntyy helposti.
- Vuorovaikutus on oleellista.
- Matkaketjujen asiantuntijuus ja koordinointi tarvitsisi oman nimetyn vastuutahon.
- Tarvittaisiin yhteistä kehittämistä esim. tulevien yritysten ja palveluntarjoajien kanssa.
- Vetovastuu asemanseudun kehittämisessä on kuitenkin kaupungilla.
- Liikenneviraston tehtävien ja rahoitusperiaatteiden kirjaukset ja niistä tiedottaminen alueille selkeyttäisi työnjakoa.



Osaaminen

- Maailman trendeistä ei ole tarpeeksi tietoa ja osaamista. Tätä osaamista kaivataan Liikennevirastolta.
- Hankkeissa katsotaan usein liikaa tätä päivää ja sen tarpeita, mutta tarvittaisiin osaamista ja taitoa katsoa tulevaisuuden ratkaisuja.
- Talouspuolen osaamista tarvitaan lisää.
- Kaupungit tarvitsevat lisää ymmärrystä Liikenneviraston reunaehdoista.
- Kaupungeissa asemanseudun kehittäminen voi olla tekijöilleen ainutkertainen projekti projektin pitkän keston vuoksi. Osaamista täytyy jakaa asemaseutujen välillä enemmän, jotta jokaisen ei tarvitse erikseen keksiä pyörää uudestaan.
- Käyttäjänäkökulmaa on syytä tuoda vahvemmin esille ja löytää sopivia menettelyjä kytkeä käyttäjät mukaan suunnitteluun. Esimerkiksi palvelumuotoilusta eri asemanseutujen kehittämisessä on hyvä kokemuksia.
- Liikennevirastossa on osaamista tuoda hankkeisiin matkustajanäkökulmaa, mutta haasteena on, miten sitä saadaan hyödynnettyä asemanseutujen kehittämisessä.
- Liikennevirasto tarvitsee paikallisosaaamista ja laajemmin alueen kokonaiskuvan (tulevaisuuden näkymät) tuntemusta jotta se voi paremmin arvioida asemanseutujen kehittämisen etenemisjärjestystä.
- Tulisi tehdä enemmän yhteistyötä jotta varmistetaan laajempi osaaminen.
- Kehittämistyöhön tarvitaan tekijöitä rohkeasti usealta eri osapuolelta. Elinkeinoelämä/palveluntarjoajat tulee kytkeä mukaan kehittämistyöhön.
- Matkustajien näkökulma jää helposti vähemmälle osaamiselle ja huomiolle, siihen täytyy kiinnittää enemmän huomiota. Erilaisia osallistamistapoja tulee kehittää edelleen.
- Alueiden tulisi jakaa hyviä käytäntöjä ja seurata esimerkkejä ulkomailta.



Sopimukset

- Asemaseututyössä joudutaan sopimaan asioista, jotka ovat osapuolille uusia ja ainutkertaisia. Asiat ovat monimutkaisia ja osapuolia voi olla monia.
- Sopimuksissa edetään aiesopimuksista suunnittelu- ja hankesopimuksiin. Tarkkuustaso kasvaa ja tavoitteena tulee olla sopimusten konkretian lisääminen suunnittelun edetessä.
 - Suunnittelu etenee tarkentuvien sopimusten kautta. Lähtökohtana sopimus, jossa julkilausutaan yhteinen tahtotila asemanseudun kehittämisestä.
- Aiesopimus MAL-sopimuksen jälkeen toteuttamiseen on hyödyllinen ja tuo lisää konkretiaa. Aiesopimuksissa ilmaistaan yhteinen tahtotila. On tärkeää, että kaikki osapuolet miettivät asiaa.
- Strategisia sopimuksia tehdään erilaisista lähtökohdista, ja eri osapuolet eivät niitä välttämättä tunnista. Esim. kaikki eivät tunnista Kasvu-sopimuksia. Kasvu-sopimukseen tulisi ottaa MAL-elementti mukaan.
- Kasvusopimus tai muut strategisen tason sopimukset eivät vaikuta konkretiaan tai eivät toteudu. Aiesopimusvaiheen tavoitteet eivät välttämättä välity toteutusvaiheeseen.
 - Ongelmana on käytäntöön vieminen sekä sopimuksista ja vastuista kiinnittäminen.
- Strategisen tason sopimuksissa ei voi kuitenkaan olla liian tarkkoja kirjauksia - ne kuuluvat seuraaville sopimustasoille.
- Tarvitaan laajemmat kehittämissopimukset, "alueellinen asemakehittämisen aiesopimus".
- Sopimukset nähdään jaksoitettuna prosessina, johon tulisi saada mukaan sisältö, kustannukset ja aikataulu. Myöhemmissä sopimusvaiheissa tulee avata toimenpiteet ja vastuuttaa ne, jolloin konkretia lisääntyy.
- Sopimukseen toivotaan selkeämpiä kirjauksia toimenpiteistä ja niiden vaikutuksesta. Vaikuttavimpien toimien kytkentää sopimuksissa toivotaan selkeytettävän.
- Sopimuksissa on tärkeää, sovitaanko rahoituksesta samalla vai onko vain "kivaa yhdessä tekemistä". Tärkeää korostaa, että sopimuksilla pyritään konkretiaan.
- Sopimusehtoja tulee tarkentaa.
- Sopimussisältö tulee viedä organisaatioiden omiin strategioihin.
- Sopimusten toteutumista tulee systemaattisesti seurata.



Viestintä

- Alueet kokevat, että tieto ei kulje Liikennevirastossa. Vuorovaikutus alueiden kanssa on osin heikkoa ja oikeat yhteyshenkilöt Liikennevirastossa vaikeasti löydettävissä.
- Liikenneviraston sisällä tieto ei kulje suunnittelutasojen välillä.
- Liikenneviraston ja VR:n työ ei ole läpinäkyvää, eikä ohjaa alueiden työtä.
- Alueilla ei ole tietoa Liikenneviraston priorisoinneista.
- Alueilla ei ole tietoa Liikenneviraston vastuista.
- Osa alueista viestii epäselvästi tarpeistaan Liikennevirastolle. Kaupunkien tulisi muotoilla selkeästi kysymykset, joihin ne odottavat Liikenneviraston vastaavan. Viraston tehtävä taas on tiedottaa paremmin, kenelle kysymykset pitää esittää.
- Tieto eri alueiden hyvistä kokemuksista (kotimaassa ja erityisesti maailmalla) ei leviä riittävästi.
- Alueet tuovat kehittämishankkeet Liikennevirastolle joko valmistelematta tai liian myöhään.
- Tiedonvaihtoa ja viestintää on tarpeen lisätä eri prosessien välillä. Asemaseudun kehittämistyö tapahtuu usein melko irrallaan alueellisesta liikennejärjestelmätyöstä tai valtakunnallisesta kehittämisprosessista.



Mitä alueet odottavat Liikennevirastolta?

Asemanseudun kehittäminen on jatkuvaa toimintaa, mutta pitkän aikasyklinsä vuoksi asemaseudun kehittämisprosessi on kaupungeissa osallistujille usein ainutkertainen projekti. Odotukset Liikenneviraston osallistumisesta asemaseudun kehittämisprosessiin ovat moninaiset. Odotuksia lisää se, että yhteistyötahoilla ei ole selkeää kuvaa Liikenneviraston reunaehdoista ja toiminnan rajoista. Kaupungit odottavat Liikennevirastolta:

1. Osaamista, neuvontaa ja konkreettista osallistumista alueelliseen työhön.
2. Selkeää asemaseudun yhteyshenkilöä, joka varmistaa kyseistä asemahanketta koskevan tiedon siirtymisen Liikennevirastossa.
3. Valtakunnallisten linjausten ja kehittämisperiaatteiden selkeää kirjaamista. Tietoa ja perusteluja etenemisjärjestyksestä valtakunnallisen asemaverkoston kehittämisessä.
4. Rahoitusperiaatteiden selkeää kirjaamista: mihin kustannuksiin Liikennevirasto voi osallistua.
5. Tietoa maailman trendeistä ja muiden asemaseutujen kokemuksista. Näkemystä tulevaisuuden ratkaisuista.
6. Matkustajan ja matkaketjujen näkökulmaa.
7. Sopimusprosessien ja niiden seurannan kehittämistä.

Kohdassa 5 on tehty esityksiä, joiden avulla Liikennevirasto voi asetettuihin odotuksiin mahdollisesti vastata. Kakki ehdotukset tähtäävät joko toimintamallien selkeyttämiseen tai resurssien käytön tehostamiseen asemaseudulla, jolloin asemaseututyötä pystytään kokonaisuutena selkeyttämään ja tehostamaan.

5. Kehittämis ehdotukset



Selvitetään ja testataan Liikennevirastolle uusia menettelyjä

Jotta Liikennevirasto voi entistä paremmin mahdollistaa alueellisen asemaseutujen kehittämistyön, tarvitaan

- menettelyjä, joilla Liikennevirasto voi sitoutua kehittämiseen nelivuotiskautta pidemmällä aikajänteellä.
- menettelyjä, joilla pieniä, alueille tärkeitä ratkaisuja saadaan edistettyä valtakunnallisesti merkittävien hankkeiden ohella.
- nopeampia suunnitteluratkaisuja.

Liikennevirastoon tarvitaan kullekin alueelle oma yhteyshenkilö/projektipäällikkö. Tehtävänä paikallistuntemus, kokonaiskuva, hyvät käytännöt ja tiedonkulku.

Asemaseutujen priorisointia varten laaditaan selkeät kriteerit. Priorisoinnissa tulee ottaa huomioon eri asemanseutujen profiilit ja liikennejärjestelmäkokonaisuus. Lisäksi alueiden omalla kehittämispanoksella tulee olla merkitystä. Priorisointi toteutetaan mahdollisesti kahdessa korissa: valtakunnallisesti merkittävät hankkeet ja alueille tärkeät, pienet hankkeet, jolloin mahdollistetaan myös pienet, tehokkaat toimet.

Tavoitteena on laatia nelivuotiskautta pidempi asemaseutujen kehittämisen toimenpideohjelma, joka tuo pitkäjänteisyyttä kehittämiseen.

Liikenneviraston mahdollisuuksista ja reunaehdoista tiedottamista selkeytetään. Liikennevirasto kirjaa rahoitusperiaatteet, eli ainakin sen, millaisiin kohteisiin Liikennevirasto pystyy asemaseuduilla osallistumaan ja millaisilla reunaehdoilla. Yhteyshenkilöt tiedottavat periaatteista alueita.

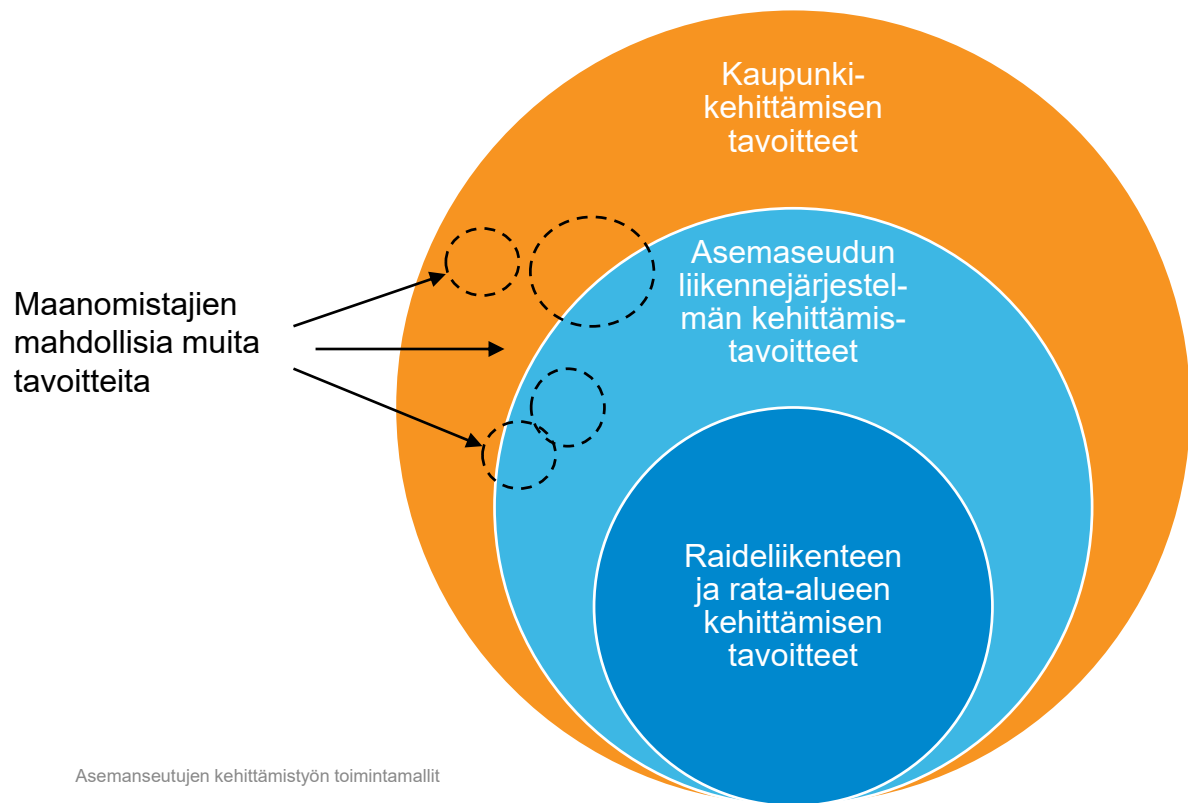
Nopeutetaan suunnitteluratkaisuja

- Kokeillaan mallia, jossa kaupunki voisi tarvittaessa suunnitteluttaa pienissä ja helppoissa tapauksissa tilavarauksia varten rata-alueita (kuten valtion tiehankkeissa aluevarauksiaan varten). Liikennevirasto hyväksyy suunnittelijan ja suunnitteluratkaisun.

Edesautetaan yhteiskehittämistä tulevien yritysten ja palveluntarjoajien kanssa. Palvelumuotoilu- tai vastaavat yhteissuunnitteluprojektit ovat kaupunkien vastuulla, mutta Liikennevirasto tuo niihin oman asiantuntemuksensa.



Alueellisessa työssä selkeä kehittämis- tavoitteiden ryhmittely ja aikatauluttaminen



Asemaseudun kehittämistavoitteet voidaan ryhmitellä raideliikenteen ja rata-alueen, asemaseudun liikennejärjestelmän sekä kaupunkikehittämisen tavoitteisiin. Lisäksi osalla maanomistajista voi olla muita omia tavoitteita. Tavoitteilla on tunnistettu erilaisia aikajänteitä. Erityyppisten tavoitteiden yhteensovittamista voi helpottaa niiden konkreettinen aikatauluttaminen.



Asemaseudun liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden jäsennelty määrittely

Avainkysymyksiä asemaseudun tavoitteille liikennejärjestelmän (LJ) näkökulmasta

Kuka tavoitteet määrittelee?

Liikennevirasto ja kunta

Missä tavoitteet määritetään?

Valtakunnalliset LJ-suunnitelmat
Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, KH

Mikä on tavoitteiden aikajänne?

Vaiheittaiset tavoitteet:
5 v. päästä?
10 v. päästä?
20 v. päästä?

Miten kuvata tavoitteiden sisältö?

Aseman saavutettavuus kestävästi, turvallisesti, esteettömästi...

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN

Periaatteita LJ-tavoitteille

- Asetetaan sellaisia tavoitteita, joiden toteutumiseen pystytään vaikuttamaan.
- Linjataan, mitä julkinen valta toteuttaa ja miltä osin mahdollistetaan palvelujen syntyminen markkinaehtoisesti.
- Kuvataan sitä, **millaista liikkumisen pitäisi olla** (ei sitä, millaisia palveluja tarjotaan)
- Mitattavissa olevat tavoitteet
- Alueelliset erityispiirteet
- Joukkoliikenteen käytön lisääminen!



Valtakunnallinen priorisointi kahdessa eri korissa

Profilointi eri mittakaavatasoilla

- Asemanseudut ovat erilaisia. Tavoitteena tulisi olla niiden profilointi valtakunnan tasolla yhteistyössä yhteisin kriteerein kaupunkien ja kaupunkiseutujen kanssa.
- Asemanseuduilla on erilaisia, muttei eriarvoisia tavoitteita.
- Profilointi luo pohjan eri toimenpiteille ja priorisoinnille eri toimijoiden näkökulmasta
- Eri mittakaavan tarpeet voivat olla myös aikataulutavoitteiltaan hyvin erilaisia

Toimenpiteet profiloinnin mukaan

- Isot investoinnit ja kohdennus potentiaalin mukaan
- Priorisoinnissa pienet kustannustehokkaat (kertaluonteiset) toimet kustomoitaisiin aseman profiilin mukaan
- Suuret keskeiset asemanseudut osana kansallista verkkoa

Tarvelähtöinen kehittäminen

- Asemanseudun kehittämisen kokonaiskuvaa ei saa hukata (valtakunnallinen ja alueellinen liikennejärjestelmä vs. kaupunkikehittäminen)
- Sopimukset asemanseudun kehittämisestä ja sen halutusta tulevaisuuden profiloinnista

Mittakaava	Paikkapotentiaali	Verkostopotentiaali
<i>kansainvälinen</i>	Onko turismin näkökulmasta keskeinen?	Onko merkittävä jatkoysteysien / tavaravirtojen välittäjä?
<i>seudullinen</i>	Onko keskeinen seudullisen ajanvieron tai asioinnin kohde?	Onko keskeinen seudullinen liikennehubi?
<i>paikallinen</i>	Onko sosiaalisesti ja kulttuurillisesti tärkeä paikka?	Onko sijainti keskeinen ihmisvirtojen suhteen?



Valmistellaan sopimusmallit

Sopimusmenettelyä tulee kehittää pitkäjänteiseen valtakunnan tason kehittämiseen, jossa huomioidaan asemanseutuverkosto ja asemien profilointi (erilaiset lähtökohdat ja tarpeet) osana liikennejärjestelmän kehittämistä.

Asemanseudun kehittämisen sopimuksellinen lähtökohta tulee valtakunnan tason sopimuksista, joista välittyy laaja kehittämisnäkökulma mm. Kasvu- ja MAL-sopimusten kautta. Näiden yhteenkytkentää ja toisaalta edelleen kytkentää ja sopimusten jatkuvuutta lähemmäs asemanseudun suunnittelun konkretiaa ja toteutusta kehitetään.

Alueellisten sopimusten taustaksi tarvitaan valmiita valtakunnallisia malleja, joita alueilla voidaan soveltaa. Kuhunkin prosessin vaiheeseen tarvitaan siihen sopivia malleja ja ohjeistusta (strategiselta tasolta konkretiaan):

- Osapuolten yhteisen tahtotilan määrittely ja alustavan sitoumuksen osoittaminen
- Alueellinen asemakehittämisen aiesopimus
- Suunnittelusopimukset mm. yleissuunnittelua ja toteutussuunnittelua varten

- Toteutusopimukset (sisältää ratkaisu- ja liiketoimintaperiaatteet)
- Ylläpitosopimukset

Strategisen tason sopimuksessa tulee julkilausua yhteinen tahtotila ja tavoitteet asemanseudun kehittämissä, mikä toimii suunnittelun lähtökohtana. Sopimuksen tulee sitouttaa tavoitteisiin.

Sopimuksissa edetään aiesopimuksista suunnittelu- ja toteutusopimuksiin. Tarkkuustaso kasvaa, mutta aiesopimusvaiheen tavoitteet on saatava välittymään sopimusvaiheeseen. Uudessa sopimusvaiheessa on otettava huomioon kokonaisuudessaan edellisellä suunnittelutasolla sovitut asiat.

Strategisen tason sopimuksissa kirjaukset ovat yleispiirteisiä. Sitoutumisaste lisääntyy suunnittelutason tarkentuessa.

Sopimusmalleja tulee voida hyödyntää alueilla. Sopimukset ovat skaalautuvia. Suunnittelu etenee tarkentuvien sopimusten kautta.

Sopimusmalleja tulee kehittää ja testata jollakin esimerkkialueella. Kehittämisvastuu on Liikennevirastolla.

6. Asemanseudun toimintamalli



Toimintamallin kehittämistarpeet

Työn aikana on tunnistettu seuraavia asemaseudun kehittämisen toimintamallin kehittämistarpeita

- Prosessin hallittu käynnistäminen: osapuolet ja vastuhenkilöt tulee sopia. Samoin yhteistyötavoista sovitaan.
- Eri osapuolten tavoitteiden ja reunaehtojen selkeä kirjaaminen muodostaa lähtökohdan suunnittelulle.
 - Kustannustenjakoperiaatteet (Liikennevirasto)
 - Maanomistukseen liittyvät kysymykset (Liikennevirasto, Senaatti, VR, yksityiset)
- Pitkäjänteinen kehittäminen, kaikkien osapuolien pitkäjänteinen sitoutuminen.
- Aasukkaiden kytkeminen mukaan suunnitteluprosessiin. Kenelle asemaseutua suunnitellaan?
- Yritysten ja elinkeinoelämän kytkeminen mukaan suunnitteluprosessiin. Ketkä asemaseudulla toimivat?
- Aikataulujen hallinta.
- Toisilta oppiminen ja tiedon jakaminen valtakunnallisesti ja kansainvälisesti.
- Valmiit sopimusmallit, jotka skaalautuvat suunnittelun tarkentuessa.
- Sopimussisältö viedään organisaatioiden omiin strategioihin.
- Sopimusten toteutumista seurataan systemaattisesti.

Seuraavassa on kuvattu esimerkinomainen toimintamalli, jota voidaan soveltaa asemaseuduilla toiminnan ohjelmoinnissa.



Toimintamallin kuvaus





Visio, selvitykset ja analyysi

1. Vision muodostaminen ja toimintatavoista sopiminen

TEHTÄVÄ: Valmistelu ja järjestäytyminen, tahtotilan määrittäminen

MENETTELYT

- Hallittu projektin käynnistys: Sovitaan osapuolista. Nimetään eri osapuolten edustajat ja sovitaan yhteistyötavoista.
 - Kaupunki toimii projektin vetäjänä
- Kirjataan eri osapuolten tavoitteet ja sovitaan mitä tavoitteita päätetään yhdessä edistää.
- Ryhmitellään ja aikataulutetaan tavoitteet. Tunnistetaan lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteet.
 - Liikennejärjestelmätavoitteiden ja kaupunkikehittämisen tavoitteiden vuoropuhelu
- Liikennejärjestelmän näkökulmasta kuvataan sitä, millaista liikkumisen tulisi olla.
- Varmistetaan yhteenkytkentä valtakunnalliseen ja alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön ja kaupunkikehittämiseen.
 - Nivotaan asemaseudun kehittämistyö alueen olemassa olemiin työryhmiin: liikennejärjestelmä, maankäyttö.

2. Selvitykset, analyysi

TEHTÄVÄ: Asemoidaan asemaseutu osana valtakunnallista kehittämistä ja tunnistetaan etenemisen reunaehdot mm. rahoituksen ja aikataulujen suhteen.

MENETTELYT

- Priorisointi: Liikennevirastolta selkeä näkemys asemaseutujen valtakunnallisesta kehittämisjärjestyksestä.
- Selvitetään reunaehdot
 - Rata-alueen suunnittelun ja kehittämisen tavoitteet, aikataulut, rajoitteet
 - Maanomistuksen rajoitteet
- Resurssit
- Määritetään erillistavoitteita

SOPIMUKSET

- MAL-sopimukset, Kasvu-sopimukset
- Alueellinen asemakehittämisen aiesopimus: kaupunki, Liikennevirasto, muut maanomistajat.
- Sovitaan suunnitteluajankäytöistä ja kustannustenjako-periaatteista.



Strategia, suunnittelu

3. Strategia

TEHTÄVÄ: Suunnitellaan mitä ja miten tekemällä tavoitteisiin päästään (prosessi ja sisältö)

MENETTELYT

- Määritetään resurssit, laaditaan aikataulu ja budjetti. Liikennejärjestelmätavoitteiden ja kaupunkikehitystavoitteiden vuoropuhelu.
- Hankkeen tulojen ja menojen määrittäminen sekä hankkeen kokonaisrahoituksen varmistaminen
- Laaditaan kehityssuunnitelma, jonka pohjalta osapuolet käynnistävät keskustelun hankkeen toteuttamismalleista.
- Etenemisvaihtoehtojen tarkastelu
- Yritysten ja elinkeinoelämän kytkeminen mukaan, yhteinen strategia
- Esisuunnittelu ja konseptointi

SOPIMUKSET

- Suunnittelusopimus

4. Suunnittelu

TEHTÄVÄ: Suunnitellaan toiminnalliset ja tekniset ratkaisut

MENETTELYT:

- Yleissuunnittelu ja toiminnallinen määrittely,
- Tekninen suunnittelu ja kehitys
- Asemakaavoitus
- Mahdolliset suunnittelukilpailut
- Asukkaiden kuuleminen, palvelumuotoilu

SOPIMUKSET

- Hankekohtaiset sopimukset
- Sopimusten skaalautuminen suunnittelun tarkentuessa



Toteutus, seuranta

5. Toteutus

TEHTÄVÄ: Rakentaminen ja toteutus

MENETTELYT

- Toteutuksen kilpailutus
- Hankkeen rakennuttaminen suunnitelmien sekä kustannus ja aikataulutavoitteiden mukaisesti.
- Varmistetaan, että yhdessä sovitut tavoitteet välittyvät toteutukseen

SOPIMUKSET

- Toteutussopimukset (yhdessä asemakaavan kanssa varmistavat tavoitteiden siirtymisen toteutukseen)
- Rahoitussopimukset
- Hankekohtaiset sopimukset, urakkasopimukset

6. Seuranta

TEHTÄVÄ: Arviointi ja jatkuva seuranta

MENETTELYT

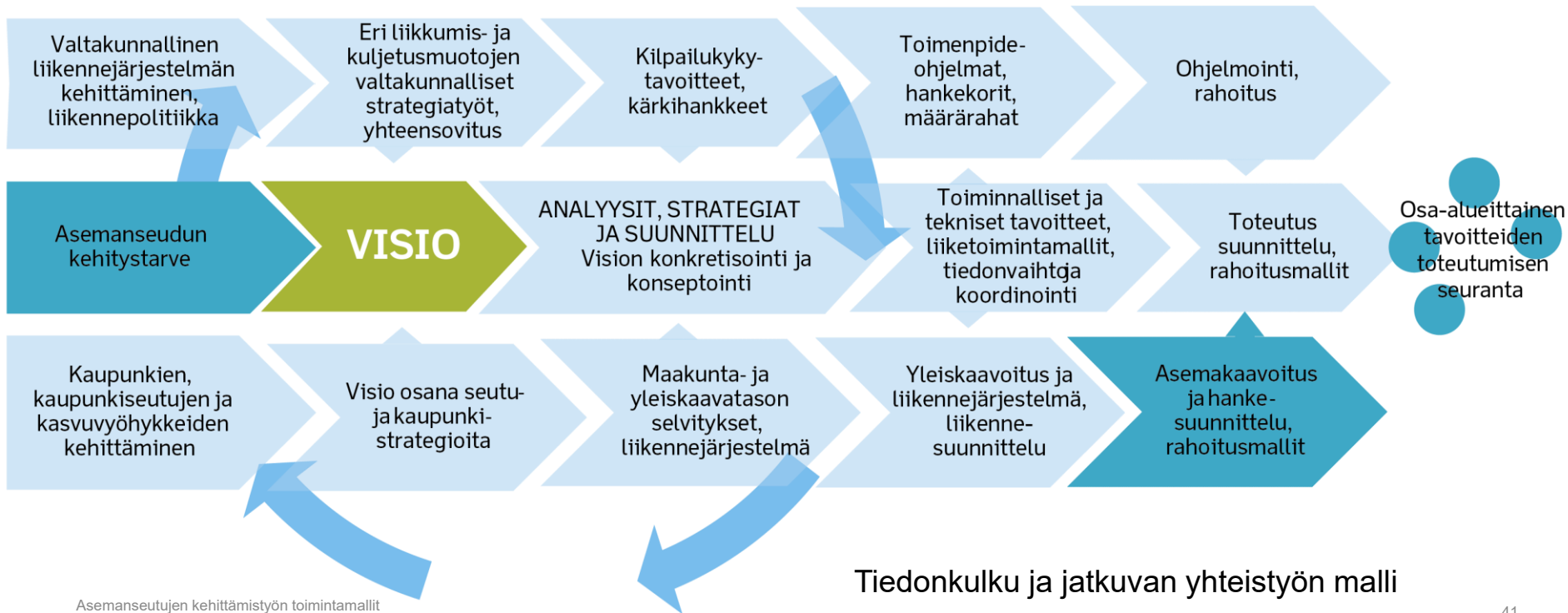
- Eri osapuolten tavoitteiden toteutumisen arviointi
- Tarpeellisten korjaavien toimenpiteiden suorittaminen
- Sopimusten toteutuksen seuranta
- Osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä

SOPIMUKSET

- Kunnossapidon/ylläpidon sopimukset

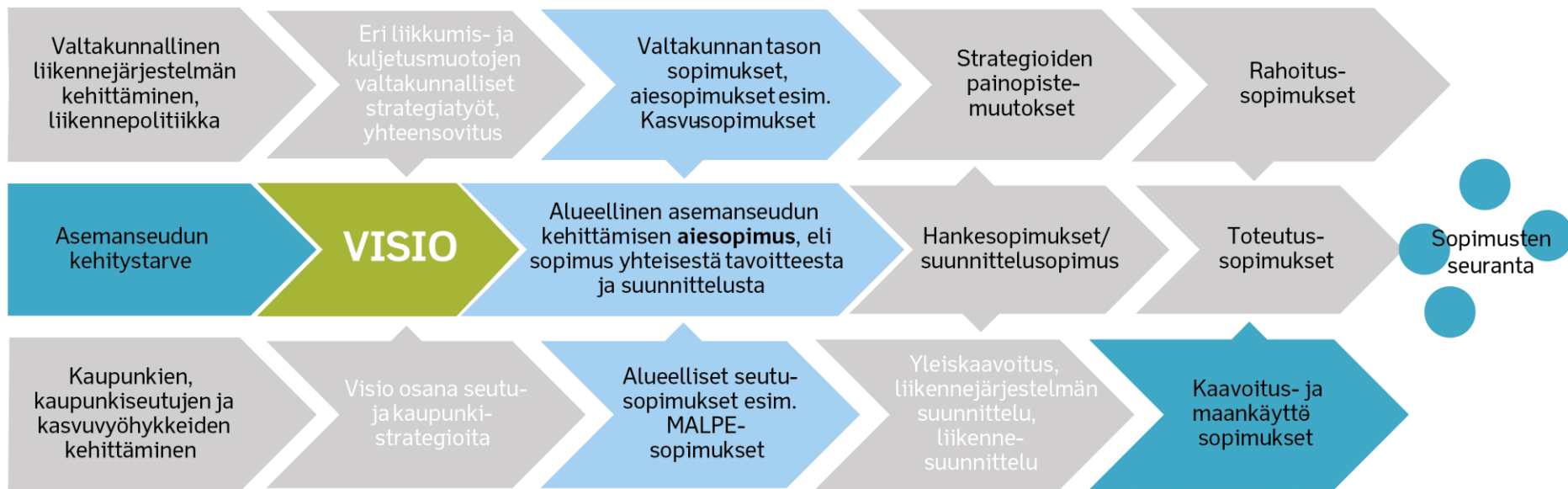


Asemaseutuprosessin integrointi valtakunnalliseen ja alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön





Prosessien sopimukset ja niiden yhteenkytkentä



7. Jatkotoimet



Jatkotoimet

- Liikenneviraston osallistumismahdollisuuksien, rahoitusperiaatteiden ja asemaseututyön reunaehtojen kirjaaminen alueille tiedoksi.
- Laaditaan pitkäjänteinen asemaseutujen valtakunnallisen kehittämisen ohjelma. Selvitetään mahdollisuus siirtyä nelivuotiskautta pidempiin valtakunnallisiin toimenpideohjelmiin.
- Selvitetään mahdollisuus uudistaa valtakunnallinen priorisointi
 - Pienet ja tehokkaat toimenpiteet otetaan huomioon valtakunnallisesti merkittävien hankkeiden ohella omassa korissaan.
- Kokeillaan tilavaraukseen liittyvän rata-alueen suunnitteluttamisvastuun siirtämistä kaupungille jossain sopivassa, pienimerkityksisessä kohteessa.
- Kehitetään osallistamisen (asukkaat, matkustajat, elinkeinoelämä) menettelyjä asemaseuduilla yhteistyössä kaupunkien kanssa.
- Valmistellaan valtakunnalliset sopimusmallipohjat asemaseututyöhön ja testataan niitä jossain sopivassa hankkeessa.
- Kehitetään rinnakkaisten prosessien yhteenkytkentää ja tiedonvaihtoa. Asemaseutujen alueellinen kehittämistyö kytketään tiiviimmin alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön ja valtakunnalliseen kehittämiseen.

Liitteet

<p>Hämeenlinna 25.4.</p> <ul style="list-style-type: none"> Niklas Lähteenmäki, yleiskaava-arkkitehti, Hämeenlinnan kaupunki Johanna Närhi, arkkitehti, Hämeenlinnan kaupunki Tarja Majuri, vs. tilaajaohjaja, Hämeenlinnan kaupunki Jenni Sabel, tilaajapäällikkö, Hämeenlinnan kaupunki Maarit Kaartokallio, joukkoliikennekoordinaattori, Hämeenlinnan kaupunki Heimo Toiviainen, maakunta-arkkitehti, Hämeen liitto Pia Niemikotka, kehittäjä, Linnan Kehitys Oy Teemu Jama, WSP Finland Oy Timo Kärkinen, WSP Finland Oy 	<p>Lahti 18.4.</p> <ul style="list-style-type: none"> Riitta Niskanen, projektipäällikkö, Lahden kaupunki Johanna Palomäki, yleiskaava-arkkitehti, Lahden kaupunki Anne Karvinen-Jussilainen, kaupunginarkkitehti, Lahti Veli-Pekka Toivonen, maankäytön johtaja, Lahden kaupunki Kimmo Sutinen, asemakaava-arkkitehti, Lahden kaupunki Jukka Lindfors, liikennesuunnittelupäällikkö, Lahden kaupunki Essi Artima-Sulkinoja, liiketoimintakehittäjä, Ladek Oy Tapio Ojanen, erityisasiantuntija, Päijät-Hämeen liitto Heidi Tuomenoja, Lahden seudun liikenne Susanna Kaitanen, WSP Finland Oy Teemu Jama, WSP Finland Oy Timo Kärkinen, WSP Finland Oy
<p>Oulu 10.4</p> <ul style="list-style-type: none"> Pasi Heikkilä, kaupungininsinööri, Oulun kaupunki Tapio Siikaluoma, suunnittelupäällikkö, Oulun kaupunki Uki Lahtinen, asemakaava-arkkitehti, Oulun kaupunki Harri Vaarala, liikenneinsinööri, Oulun kaupunki Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting Oy 	<p>Kajaani 10.4.</p> <ul style="list-style-type: none"> Timo Soininen, tekninen johtaja, Kajaanin kaupunki Jari Kauppinen, suunnittelupäällikkö, Kajaanin kaupunki Piia Väyrynen, kaavoitusarkkitehti, Kajaanin kaupunki Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy
<p>Seinäjoki 25.4.</p> <ul style="list-style-type: none"> Martti Norja, kaavoitusjohtaja, Seinäjoen kaupunki Erkki Välimäki, kehittämisjohtaja, Seinäjoen kaupunki Jyrki Kuusinen, yleiskaavapäällikkö, Seinäjoen kaupunki Johanna Rintamäki, Into Seinäjoki Oy Petri Pihlajaniemi, hotelli-ravintola Alma Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Atte Mantila, Linea Konsultit Oy 	<p>Joensuu 15.5.</p> <ul style="list-style-type: none"> Juha-Pekka Vartiainen, kaavoituspäällikkö, Joensuun kaupunki Antti Rissanen, kaavoitusarkkitehti, Joensuun kaupunki Anu Näättänen, kaupunkiympäristöjohtaja, Joensuun kaupunki Ari Varonen, kaupungininsinööri, Joensuun kaupunki Timo Lajunen, kaupungingeodeetti, Joensuun kaupunki Susanna Kaitanen, WSP Finland Oy

Verkkajulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)
ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-441-2

